

A RIPI ROMÂNĂȘTI



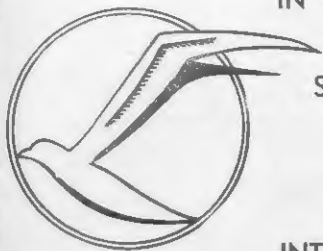
Director, C-der av.
AL. DEMETRESCU



NUL II, Nr. 40
MAI 1943

M. S. REGELE MIHAI I

(Foto: Ministerul Propagandei)



IN CAMPANIA ANULUI 1943

AVIOANELE
SOCIETĂȚII LARES

VOR DESERVI
URMĂTOARELE
LINII AERIENE

INTERNE ȘI INTERNAȚIONALE:

BUCUREȘTI

- ODESA
- SIBIU — ARAD
- IAȘI — CHIȘINĂU
- SOFIA — SALONIC — ATENA
- BELGRAD — ZAGREB — VENEȚIA — MILANO
- BUDAPESTA — VIENA — BERLIN
- CRAIOVA — TIMIȘOARA
- CERNĂUȚI
- CONSTANȚA

Călătoriți cu toată încrederea
cu avioanele **L·A·R·E·S**



SIGURANȚĂ RAPIDITATE ȘI CONFORT.

ZECE LECE MAI



STORIA modernă a României este caracterizată prin câteva evenimente însemnate ca au marcat evoluția statului nostru național în timp și în spațiu.

Ziua de 10 Mai ne amintește câteva din aceste evenimente:

Venirea în țară a principelui Carol, în 1866, atunci când mica Românie era încă sub suzeranitatea nominală a imperiului otoman; proclamarea independenței și a regalității.

Ce a însemnat venirea în țară a tânărului principe german Carol de Hohenzollern, ca domnitor al Românilor?

Nu numai o nouă domnie, ci și începutul unei epoci de renaștere națională și culturală. În 1866 un țar austriac a cerut guvernului să ia măsuri împotriva călătoriilor și preoților români din Bucovina ce aparțineau imperiului habsburgic, pentru că au trimis o telegramă omagială noului domn, Carol I, considerat a fi „Domnul tuturor Românilor”. La acele an s'a reprezentat la Teatrul Național din București, în prezența domnitorului Carol, o piesă în care eroi erau Mihai Viteazul.

Cu prilejul acelei reprezentări, principelui Carol a fost obiectul unei călduroase manifestații cu o adâncă semnificație națională și politică. Când a izbucnit războiul în Balcani, în 1877 și armata noastră a trecut Dunărea, numeroși tineri români din Transilvania, Banat, Bucovina și din valea Timocului, refugiați în țara noastră, au cerut să ia parte și ei la acel război pentru independență.

Guvernatorul de atunci al Bucovinei a cerut prim-o adresă, la 27 Mai 1877, rectorului Universității din Cernăuți, să ia măsuri disciplinare împotriva studen-

ților români, care agitău chestia națională și voiau să treacă în România, spre a se înrola ca voluntari în armata română.

Când s'a răspândit apoi peste Carpați vestea victoriilor câștigate de dorobanții noștri la Grivița și Plevna, Românii din Transilvania au sărbătorit acele victorii ce însemnau pentru dâșii apropierea unor vremuri mai bune pentru întregul neam românesc. „Colo 'n Plevna în redută” era cântecul popular al tineretului român de peste Carpați. Cu același entuziasm și cu aceeași înțelegere adâncă a faptelor istorice, Românii de pretutindeni au sălutat ziua de 10 Mai 1863, când s'a proclamat independența și domnitorul Carol a devenit rege al României libere. Cu instinctul național ce nu se înșală niciodată, ei au întrevăzut viitorul și au dat înțelesul cuvenit acelor acte istorice, care au deschis căile spre înfăptuirea aspirațiilor noastre naționale firești.

Același instinct național, sub forma imperativă, a determinat pe Români să ridice țărâși armole. În vara anului 1941, ce să libereze provinciile copleșite de dușmanul de la răsărit, — Bucovina de Nord și Basarabia — și să lupte alături de marii lor aliați, Germania și Italia, pentru epărarea civilizației și a creștinătății; ca și pentru o Românie Nouă ce și va putea îndeplini misiunea sa în aceste părți ale Europei, de păstrare a ordinii și a păcii.

Poporul român, conștient de cele ce li impuneau datoria în aceste vremuri de grele încercări și înțetările sale superioare naționale; încercător în lăbando ce va încorona stăruirile și sacrificiile fiilor săi, rămânând sfârșit unit în jurul drapelului țării, al M. S. Regelui Mihai și al Conducătorului statului român, Mareșalului Ion Antonescu, oăci numai așa va învinge.

„ARIPI ROMĂNEȘTI”



Cercetarea obiectelor fotografice toate în mîinile la inamic, înaintea de a se multiplica (S. M. P.)

Feștii de arpi (S. M. P.)



Împachetarea parășutii (S. M. P.—P. K.)



Stabilirea drumului înaintea de a porți în mîinile (S. M. P.—P. K.)



MANESTI IN LUPTA

ADEVARUL NU SE SPUNE IN
ȘOAPTE. DECI: CINE PLEACĂ
URECHEA LA ȘOAPTE, ACELA
AUDE NUMAI MINCIUNI!



Gata de decolare la orice clipă
(S. M. P.—P. K.)

Misiunea s'a sfârșit
(S. M. P.)



Școala de radiotelegrafisti
(S. M. P.—P. K.)

Se apropie obiectivul. Atenție la
aparatele de orientare!...
(S. M. P.—P. K.)

Du o dispoziție
asta caracteristică
șurătorilor noștri
(S. M. P.—Petre
Stere)



Avioane de recunoaștere românești pe
frontul de Est
(S. M. P.—P. K.)



RONȚA RĂZBOIULUI AERIAN

Operațiunile

în cursul lunii Aprilie 1943

de Romulus Șeșanu

Nă cursul lunii Aprilie 1943 războiul aerian a trecut pe planul întâi, căci el s'a deslășurat pe spații foarte mari și s'a caracterizat prin operațiuni ofensive și defensive, la care au luat parte formațiuni puternice de avioane de bombardament, de luptă și de vânătoare; pe când operațiunile trupelor de uscat și navele au fost mai reduse, ba pe unele teatre de război—cum este chiar cel principal din Europa orientală—aproape au încetat.

Dacă operațiunile aeriene le putem împărți în ofensive și defensive, aceasta nu înseamnă că unii dintre beligeranți ar fi aplicat doctrine ofensive, iar alții, doctrine defensive. Dacă în timp de pace aceste două doctrine s'au înfruntat, opunându-se prea radical una împotriva alteia, în cursul războiului actual, ele apar combinate, sau alternează, după împrejurări și necesități de ordin operativ, sau după considerațiuni speculative de ordin psihologic.

Occupându-se de cele două doctrine, Pierre Faure scria în 1936 într-un remarcabil articol publicat în „Revue de Paris”:

„Una, că acțiunile defensive nu loc important și în cea ce privește arma aeriană, implică o aviație de vânătoare numeroasă, destinată să oprească incursiunile aeriene eventuale în toată măsura posibilă.

Cealaltă recunoaște ofensivei o eficacitate superioară, capabilă să influențeze mai bine decizia și presupune o aviație puternică de bombardament. Dincolo de problema aeriană și de problema tehnică și industrială aeronautică se ridică datele generale și permanente ale acțiunii militare. E vorba de a ști dacă războiul, când e impus unui popor, trebuie să consistă în rezistență cât mai mult timp posibil atacurilor inamice, sau dacă scopul final, unic, trebuie să fie victoria. „Eu nu vă sfătuiesc pacea, ci victoria”, a scris Nietzsche. În ce privește războiul aerian, au vrea să dovedească, că din punctul de vedere spiritual, precum și din punctul de vedere material, teoria defensivă nu se poate susține. Fie că e vorba de sport, sau de război, numai ofensiva poate da victoria.”

În domeniul aeronautic, tot așa Pierre Faure și împreună cu el și alții, care au tratat aceeași problemă, dacă au ales între cele două doctrine ce se înfruntă, doctrina ofensivă, au avut dreptate, căci arma aviației este prin excelență ofensivă și contra-ofensivă. De aceea în actualul război toți beligeranții o aplică dar în măsura posibilităților, după cerințele tactice și strategice ale operațiunilor combinate. În asemenea condiții se poate cu ofensiva să fie combinată cu defensivă. Totuși, ofensiva este aceia care primează, ofensiva cu caracter militar și în scop militar.

Cu se poate cunosca în cursul operațiunilor aeriene dintre 1 Aprilie și 1 Mai 1943?

Că puterile axei au continuat să aplice doctrina ofensivă în scop militar și doctrina defensivă, pentru apărarea împotriva atacurilor aeriene „teroriste” inamice cu obiective civile; iar puterile anglo-ameericane au pus accentul mai mult pe acțiunile ofensive „teroriste” și în al doilea rând pe acțiunile normale ofensive militare.

Cu alte cuvinte pe când puterile axei începeau să aplice doctrina ofensivă vizând obiective cu caracter definit militar puterile anglo-ameericane înțelegeau să aplice aceeași doctrină mai mult în scop terorist fără restricții, vizând obiective cu caracter definit civil: orașe deschise cu edificii, case și monumente lor istorice și artistice și cu populația lor civilă.

În cursul lunii trecute formațiunile de bombardament britanice și adesea ori și cele americane, au întreprins repetate atacuri teroriste împotriva obiectivelor civile din Germania, Olanda, Belgia, Franța, Italia. Ele au atacat în Germania orașele Berlin, Bremen, Duisburg, Muelheim, Oberhausen, Stettin, Rostock, ș. t. provocând — după rapoartele germane — grave avarii spitalelor, edificiilor publice și cartierelor locuite. Deși apărarea germană foarte puternică a împiedicat o concentrare a atacului inamic pe un spațiu restrâns, totuși felul cum s'a deslășurat acest atac a dovedit intenția inamicului de a-l concentra împotriva cartierelor de locuințe. El confirmă caracterul terorist al bombardamentelor de noapte britanice.

În Italia de sud și în insulele sale mai numeroase au fost atacurile inamice împotriva obiectivelor civile, de cât cele împotriva obiectivelor militare.

În Sicilia, avioanele americane cu patru motoare au făcut o incursiune în împrejurimile orașului Cagliari, la noaptea de 27 Aprilie; iar în Italia de sud avioanele de bombardament britanice și americane tot cu patru motoare și cu o rază mare de acțiune au atacat de două ori orașul și portul Napoli, orașele

Marsala, Potenza și alte localități. Într-un oraș din Calabria — după un raport italian — avioanele britanice în efort cazant au mitralizat populația ce se afla pe străzi și în piețele publice; iar în câteva localități s'au găsit crăciune încărcate cu materii explozive aruncate din avioanele inamice.

În Franța au fost bombardate porturile Cherbourg, de pe coasta Canalului Mănecii, Lorient și Rochefort, de pe coasta Atlanticului; toate câte ele nu sunt arsenale navale și alte orașe. În Belgia și Olanda s'au făcut mai multe incursiuni de către aviația britanică; ca și în regiunea Mării Baltice.

În noaptea de 28-29 Aprilie o parte din avioanele britanice au trecut marea Baltică în Suedia și au aruncat bombe asupra orașului Karlskrona. În cursul operațiilor în stii mare din zona Mării Baltice formațiunile aeriene britanice au pierdut 23 de bombardiere, după un comunicat din Londra.

Pierderile medii ale aviației britanice se cifrează la 10% din formațiunile de atac ce au operat deasupra solului Germaniei.





3LT BARRETT
3LT FLYNN
3LT FLYNN

3LT FLYNN

3LT FLYNN



Forțele aeriene britanice din Africa de Nord au bombardat în cursul lunii trecut pozițiile ocupate de trupele germane și italiene în spațiul capului de pod din Tunisia; precum și baza navală Bizerta și orașul Tunis și nodurile de comunicații Medjez-el-Bab și Pont du Fahs; iar formațiunile de bombardiere britanice din Algeria și din insula Malta au întreprins repetate atacuri împotriva convoaielor italiene din Mediterana, ce și a diverselor obiective din insulele Sicilia, Lampedusa și Sardinia.

Aviația germană și italiană a desfășurat o intensă activitate, atât în zona frontului oriental și în spatele frontului isamic; cât și în zona capului de pod din Tunisia, în spațiul mării Negre (bazinul oriental), al mării Mediterane, al Atlanticului și al Oceanului Înghețat de nord. Pe frontul de sud oriental au continuat activitatea lor și formațiunile aeriene românești cu bune rezultate militare.

Semnându-se concentrări importante de trupe sovietice în spațiul de la vest de Krasnodar din apropierea capului de pod Cuban, puternice formațiuni aeriene germane și-au făcut apariția în zilele de 20 și 21 Aprilie de-așupra aceluia spațiu și au bombardat cu mare eficacitate trupele isamice și materialul lor de război. În cursul luptelor aeriene de la vest de Krasnodar din acele zile au fost doborâte un număr de peste 90 de aparate inamice. (Sovietele au recunoscut numai 62 de aparate doborâte de avioanele germane). În luptele aeriene ce s-au dat în regiunea Cubanului între 1-29 Aprilie, 611 avioane sovietice, majoritatea de vânătoare și celelalte Tip „Stormovik” au fost doborâte.

În cursul nopții de 12-13 Aprilie o escadrilă sovietică a făcut un raid împotriva orașului german Königsberg urmat de un al doilea atac în noaptea de 13-14 Aprilie. Orașul german Tilsit a fost și el bombardat de avioane sovietice în noaptea de 21 Aprilie.

Avioanele germane și italiene au luat parte și la câteva lupte aéro-navale în canalul Mânecii și în marea Mediterană. În Birmania de nord, în China de sud și în spațiul Pacificului s-au dat mai multe lupte aeriene între formațiunile japoneze și cele anglo-americane.

O pierdere simțitoare a suferit Italia și aviația nord-americană prin torpilarea și scutundarea vasului port-avion „Ranger” în largul Oceanului Atlantic de către un submarin german. „Ranger” a avut un tonaj de peste 12.000 tone și pe platforma sa se aflau 50-60 de avioane. Cu toate că port-avionul „Ranger” naviga cu o viteză de 55 km. pe oră și era protejat de mai multe contra-torpile și avioane, submarinul german l-a atacat și torpilat.

În urma sentinței de condamnare la

„Cine pune stavilă zvonului, pune
„câtușă trădării”.



moarte pronunțată de justiția militară japoneză împotriva câtorva aviatori americani, care au luat parte cu aparatele lor la atacul aerian din Decembrie 1941 împotriva orașului Tokio, s'a pus în discuție problema de drept a responsabilității aviatorilor ce întreprind atacuri contra obiectivelor civile în legătură cu acea războiului aerian fără restricții.

Sentința dată de justiția japoneză s'a bazat atât pe considerente de ordin umanitar, cât și pe dispozițiile art. 22 din convenția internațională de la Haga, care interzice atacurile împotriva orașelor deschise și a populațiunii civile ne-combatante.

ROMULUS SEIȘANU





Ducele decorează pe unul din brioii sburători ita-
lieni. La stânga: generalul av. Aldo Urbani, coman-
dantul Aeronauticii din Sardinia



Al Colonnello Alessandro Pontaloni, in vizi-
bile per tutti all'assemblato 1941. In quel
un Kisti no munitissimo e perfino bupiti

Generali, Aldo Urbani

Generali di Sardinia

Generalul av. Aldo Urbani,
comandantul Aeronauticii
din Sardinia

SBURATORII ITA



Lt. av. Pucci — Lt. av. Bruscoli, piloți de
aerotorpilare, având la activul lor aéro-
morate voie anglo-americane scufundate



Un grup de sburători italieni ai Aeronauticii din Sardinia



Generalul av. Coppi, comandantul unei mari unități de aviație aliată pe frontul mediteranean



Colonelul av. Remondino, as de război și fâșăru comandant al unei brave flote de vânătoare



Colonelul av. Peracotti, din aviația de bombardament italiană

LIEI IN LUPTA



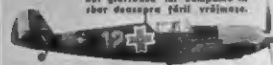
Colonel Pilata, comandant al aviației de bombardament aliată
Locot. av. Massimiliano de Windisch-Graff



Generalul av. Virgilio Sala, care pilotează și în prezent în mod efectiv avioane trimotoare de bombardament

Locotenentul aviator Nicu Polizu

Credinciosul avion Me. 109 pe care regretatul Polizu și-a făcut cel glorioasă lui campanie în sber decupră fără vrămășe.



Din îndepărtatul front — acolo unde se plămădește viața nouă și dreaptă a țării noastre — ne vine dureroasă știre că Locotenentul de rezervă aviator Nicolae Polizu a căzut în timpul executării unei misiuni, doborât de proiectilele artileriei antiaeriene bolșevice.

Aflat dela începutul războiului pe front la grupul comandorului Popișteanu, luând parte la toate glorioase acțiuni ale acestei unități, Lt. Nicu Polizu a dat o neclintită dovadă de înaltele sale sentimente de român și de minunate calități de luptător aerian.

Pilot de vânătoare de cea mai înaltă clasă, scântecător și precis în tirul mitralierelor sale, Nicu Polizu — brav între bravi — a doborât peste 10 avioane bolșevice, a luat parte la majoritatea atacurilor la sol — acțiunea cea mai grea și mai primejdioasă a aviației de vânătoare — și a făcut parte din mai toate misiunile de însoțire și apărare ale formațiunilor noastre de bombardament.

Pentru excepționalele sale merite de război — dovedite încă din 1940 când a doborât, în colțul de Est al țării, un imens avion — a fost distins cu „Mihai Viteazul”, „Virtutea Aeronautică” în



gradul de cavalier și „Crucea de Fier” germană.

Nu este puțin lucru ca la aproape 40 de ani — cât avea Polizu — să fii atât de brav și încărcat de glorie și totuși atât de modest — dar veghe primul la datorie — cum a fost el!

Deși ar fi putut — de pe urma faptelor sale din pri a parte a războiului sfânt, a curatei și a funcției ce ocupa în viața civilă — să se mobilizeze pe loc, Nicu Polizu a preferat lupta hărâtoare a frontului și legăturile curate și sublime ale camarazilor sbrătorii!

Este un înalt exemplu pe care acest cavalier al aerului românesc îl lasă moștenire unei întregi generații de tineri, un îndemn pentru viitor, un semn de onoare pentru sbrătorii și dragii lui camarazi!

Regrete? Sunt unanime! Căci nu cred să existe un român, care la anul faptelor de arme ale lui Nicu Polizu să rămână indiferent și nici prieten sau camarazi de luptă cari să nu lăcrimeze azi și să nu-și închidă mâine chipul într-o pioasă și neuitată amintire!

Un erou român a căzut în luptă! Bucăriile „Polizu” îl va răbuna!

AL. DEM.

Lt. Polizu, Cpt. Ștefan, Lt. Agorici, în repaus.



M. S. Regele decorează cu ordinul „Mihai Viteazul” pe Locot. Polizu la 6 noiembrie 1941.



Polizu, Vintilă Brătianu și Kuhl Sculy, trei bravi sbrătorii între mlași.

Rombardamente cu 10000 AVIOANE

RAIDURI de bombardament de câte 2 300 de avioane au fost făcute curente în acest război, efectuate atât de către englezi cât în special de către strălucita aviație a Axei.

Dacă la realizarea unui asemenea raid greutățile sunt de un ordin oarecare, atacurile de 500 până la 1000 de avioane, — cari nu sunt de domeniul realizabilului, având ca vinge — că până la sfârșitul războiului ele se vor produce de o parte sau alta — vor avea de întâmpinat dificultăți extraordinare de mari, dar pe cari comandantul forțelor aeriene va fi hotărât și va reuși — să le învingă.

Problemele ce i se pun la primirea acestui ordin de expediție, sunt următoarele:

1) Reunirea materialului disponibil, fapt ce nu este ușor chiar pentru o aviație puternică.

2) Faptul de a avea la care va avea loc expediția în raport cu condițiile meteorologice cele mai importante și care necesită la prealabil un serios și amănunțit studiu, cu atât mai mult cu cât asemenea raiduri se execută în special pe timpul nopții.

3) Fixarea orarului care este una din lucrările cele mai complicate și mai delicate.

Între altele nu se vor afla ușor — oricât de puternică ar fi acea aviație

— 1000 de avioane de același tip având același mediu de viteză și în al doilea rând nici posibilitatea de a decola toate de pe un același aerodrom.

De aceea, la fixarea orarului se ține seama

— de viteza diferitelor escadrile,
— de lungimea parcurii pe care va trebui să străbore,

— de regimul vânturilor întâlnite de escadrile, și care va fi diferit, ținând seama că fiecare pleacă de pe un alt aerodrom. Se îndreaptă către același punct și trăbăntă cursuri convergente; valurile de bombardiere urmând a se succeda asupra obiectivului la intervale regulate și foarte apropiate, este de la sine înțeles că cea mai mică eroare în calcule și în executare poate provoca dezastru.

Să presupunem că toate detaliile și calculele au fost făcute și că se dispune de 900 bimotore cu mijloci — putând lua câte 1500

kgr. bombe pentru o casă de acțiune de 750 km. (1500 km. dus și întors) — și de 100 patru-motore, putând lua câte 5000 kgr. bombe pe același parcurs. Aceste cifre le considerăm ca medii pentru unele avioane — după cum s'a arătat mai sus — vor parcurge 800—1000 km., altele peste 2000, după punctul de plecare al fiecăruia.

Se intrinsec găsesc de bord și de escadrile pentru detaliile operațiunii

dar în special pentru expunerea planului de manevră. Astfel, o formație ușoară va pleca înainte determinând — după reacțiunile apărării — cea mai bună altitudine și direcție de atac, comunicându-se imediat șefilor de escadrile cari, deja în zbor, vor acționa în consecință.

Apoi — tot la această întrunire — se precizează punctele unde diferitele elemente ale escadrilelor se vor întâlni, precum și minutul prevăzut pentru această întâlnire în întunecoasă întindere a cerului.

Problema generală a navigației va fi rezolvată în apropierea obiectivului prin rachete luminoase și bombe incendiară, aruncate de primele avioane.

Odată toate aceste detalii precizate se trece la preparativele expediției, pentru a cărei executare trebuie:

a) 1.496.000 litri de benzină ținând seama de cele 2200 de motoare consumând în medie 170 litri pe oră fiecare.

b) 4500 aburători (piloți, șefi de bord, mitralieri, radio, mecanici) ținând seama că pentru un dimotor este necesar un minim de 4 oameni iar pentru patru-motore nouă sau

c) 1.850.000 kgr. bombe — 1850 de tone explosiv. — Pentru o distanță de 1500 km. dus și întors, raiul va dura cca. 4 ore — ținând seama de ocolurile impuse și obligatorii — dar viteza de crucieră 400 km. pe oră.

după EMILE SEVERAC
Autorul unui articol asupra bombardamentelor masive, apărut în ziarul „Figaro”.

„Barbaria comunistă — dacă ce ar însemna — ar distruge pentru totdeauna civilizația și independența noastră națională”!

(Mareșalul PETAIN)



Munca tineretului ru

N marea acțiune de reorganizare a Statului român, porinită de Mareșalul Antonescu, Conducătorul Statului, în Aprilie 1941, au fost puse bazele Organizației „Munca Tineretului Român”, — care este condusă de un Comandant, ales dintre Generalii activi ai țării.

După cum reiese din titulatura sa, scopul Organizației e pur educativ. Munca Tineretului Român urmând a desăvârși:

— Pregătirea tinerilor români, pentru viața obștească, în ideea Statului etnic național.

— Dezvoltarea sentimentului de solidaritate națională;

— Dobândirea unei adevărate concepții despre muncă, prin precizarea

muncii manuale și intelectuale, deopotrivă,

— Dobândirea cunoștințelor militare elementare și

— Educația fizică.

Pentru realizarea acestor puncte, Organizația „Munca Tineretului Român” înglobează pe toți tinerii, apți a satisface serviciul militar, timp de 6 luni, — premergătoare milităriei,

— în tabere bine organizate, unde instructorii speciali pregătiți îi formează și îndoclinesc în spiritul constructiv ce stă la baza „Muncii Tineretului Român”. E o datorie de onoare pentru orice tânăr român, să muncească 6 luni pentru Patrie.

Începutul activității a fost marcat de Organizarea unui centru de formare a cadrelor, la Breaza-Prahova,

după care s'a trecut la organizarea a trei tabere de experiență, — care au dat rezultate excelente, urmând ca din primăvara anului 1943, Munca Tineretului Român să-și extindă activitatea pe întreaga țară.

În tabere, accentul a fost pus pe muncă, — elementul de bază al disciplinei și avântului național — patri-

smului.

Pentru că, așa după cum a spus-o Mareșalul Conducător, „*Aven o țară frumoasă și un țăran bun și vrednic. El este însă sârmă, pe un pământ*”



Centrul Breza



Tinerii lu lucru pe șantierul de
bani Prahova



man



roditor, fiindcă munca lui nu a fost bine organizată, nu a fost bine îndrumată". Şi Munca Tineretului Român are misiunea de a anula această insuficienţă dând alte orizonturi ţăranului român, care este muncitorul de bază şi rezervorul de unde ne-au venit cele mai numeroase şi mai valoroase elite, — fiind totodată luptătorul pe care se bazează dreptul şi dreptatea românească.

"Munca Tineretului Român" e aşa dar şcoala muncii şi a spiritului luptător sau "O organizaţie în faşa de pioneri, o învoire simplă şi curată, o faptă nouă care e menită să desăvârşească pregătirea tineretului", după cum a definit-o Generalul Adjutant Emil Pălăngeanu, Comandantul M.T.R.-ului, atunci

când a prezentat Suveranului pentru prima dată începuturile acestei Organizaţii.

Acţiunea de Începere a Organizaţiei a fost întreprinsă cu concursul unei misiuni germane, din Organizaţia similară „Reichsarbeitsdienst” — în şcoala dela Braunschweig, fiind formată prima serie de comandanţi M.T.R.

Pe plan tehnic, Munca Tineretului Român are un Comandament Central al cărui sediu e în Bucureşti, — ţara fiind împărţită în 11 regiuni, fiecare din ele înglobând un anumit număr de judeţe, ce variază după densitatea populaţiei.

Judeţele au, la rândul-le, unu două grupuri, compuse din patru până la şapte companii fiecare, — fiecare ci-

fră fiind în funcţie de numărul tinerilor înglobaţi în Munca Tineretului.

În ceea ce priveşte activitatea tinerilor în tabere, aşa cum am precizat mai sus, accentul este pus pe muncă — căreia îi e rezervat jumătate din timp, când se execută exclusiv muncă de folos obştească, cum ar fi:

- Amenajări de drumuri
- Diriguirea cursurilor de apă
- Îndiguiuri
- Drenaje
- Însolidări de poduri
- Împăduriri etc.

Cea de a doua jumătate a zilei rezervată educaţiei naţional-patriotice, educaţiei fizice şi exerciţiilor de disciplină.

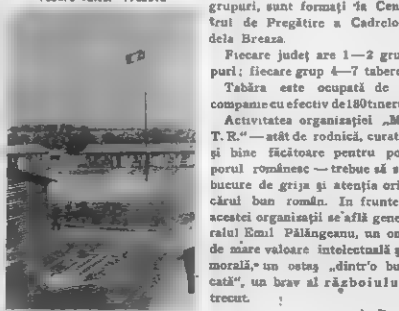
Instructorii ce vor conduce activitatea tinerilor în companii şi grupuri, sunt formaţi în Centrul de Pregătire a Cadrelor dela Breaza.

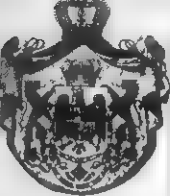
Fiecare judeţ are 1—2 grupuri; fiecare grup 4—7 tabere. Tabăra este ocupată de companii cu efectiv de 180 tineri.

Activitatea organizaţiei „M.T.R.” — atât de rodnică, curată şi bine făcătoare pentru poporul românesc — trebuie să a bucure de grija şi atenţia ori cărui bun român. În frunte acestei organizaţii se află generalul Emil Pălăngeanu, un om de mare valoare intelectuală şi morală, un oştaz „dintr’o bucată”, un brav al războiului trecut.



Tabăra Văleni — Pruhova





TARA

NOASTRA



REGELE CAROL I și
REGINA ELISABETA



REGINA MARIA



Orășel urdătoresc: Abrud



REGELE FERDINAND



M. S. REGELE MIHAI I



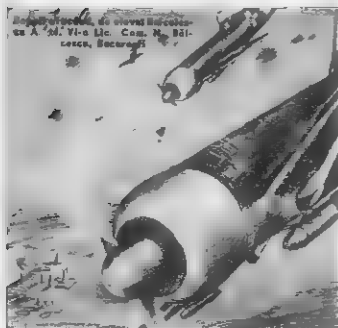
M. S. REGINA MAMA ELENA



ION ANTONESCU
Carol Stefani



Pentru Tineret



BOMBE CU VENINI!..

I.

D-lul Tabacu care
zice... ești și pe din-
colo.

Ai făcut o constatare
Că mi-e „poarta” de vânzare
Și că prețul ei nu-ți place,
Recunosc: e scump... dar face!

Dem. Ben. Cârâc

Aviatorul Păstori Instantaneu...

Pe bolta cea albastră și senină
Când trece avionul motorin,
Nu lasă'n urmă miros de... benz[ină] [zice]
Ci lasă un profund miros de... [vin]...

III.

Întorcere din misiune...
L'au întrebat, ce cantitate plină
A consumat aburând peste duș[mani],
Iar Păstori... (... nicase de... [benzină])
A zis — Un butoiuș de...
[Drăgășani]!?

IV.

Aviatorul epigra-
mist Dem. Ben.
Cârâc

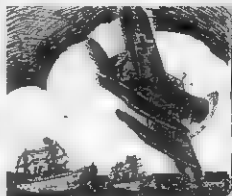
Relativ la volumul său de epi-

Citind volumul tău de lung [metraj]
Am constatat a sorții crămă [dramă]
Că ești destul de tare... în picaj
Dar... ești stăt de slab în... [epigramă]!?

D. TABACU



Atolul amatoriilor, de RE-
portul S. Popescu, elev.
2011/19101 3-7/2010



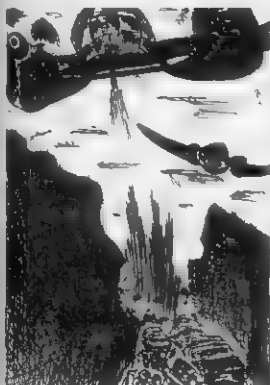
Avionul de recunoaștere,
de Căcel Nicolae, cl. VII-a
liceul Meseta Brașov



Aerodromul deșănăsat
de bombe, de Alinașcu Mihai și
Ili-a Iic. Căutăm, București



Atacă rafetaria și aviația,
de Ionușca Virgil studenț
an. I, Brașov



La strâmtoare... de Dumitrescu I.
Marcel, cl. VII-a liceul comercial
Regala Mihail I București

Construcția și îmbătrânirea surselor

de Cpt. George Pătrășcu



CONSTRUCȚIA și îmbătrânirea surselor pot fi numite aviația copiilor, fiind o activitate plăcută și interesantă pentru toți. Desigur că orice tânăr aeromodelist în tovarășia colegilor lui, înainte de a trece la construcția modelelor surselor, s-a jucat cu sursă. Între timp este minunat de frumoasă când în...

...și semina de primăvară, dintr-un colț de grădina adăpostit de vânt și în bătaia soarelui, privești cum sursă se scutecă și vâjăie, fiind de un capăt al sursă și apoi...

...dăcă pară cu lăsa vântului spre norii albi îngrămădiți în vădușul său când plătind liniștit are aparența că este tîntut în albastrul cerului, iar rîndănele și ciocirile se apropie de această pasăre mîștră și blîndă, pentru a o întreba cu ce rost zboară în spațiul lor aerian.

Accastă satisfacție durată este pînă când vîntul, în mod răstăcios, își apocrecie pulsul și rafalele lui violente umblă sursă de puterac, încît acesta de frică se scutecă și evadează din capriciul sursă, în care a fost înțat pînă atunci. Apoi de aci încolo, sursă cade prădă vîntului, pînă când este aruncat și agățat. Sursă care altă dată se incurcă de foarte multe ori, acum trece tocmai prin toțișuri și obstacole, la care nu se poate ajunge.

În sfîrșit, după multă căutare, sursă este reșă și prins sfîșiat, fiind eșec de anevoie dintre zămurile pomilor. Cu un nou zel, începem refacerea sursă.

În a doua următoare, stînd în banca clasei la școală, așteptăm cu neșă năvălirea jocul, privind pe fereastră cum trec norii, iar în gînd proiectăm locul cel mai potri-

vit pentru ridicarea sursă și când clopoțelul vestește terminarea ultimei ore de lecție, atunci ținem sfîrș. Aruncăm, pentru cîțva timp, la o parte ghidajul cu cărți și luăm sursă cu ghemul de sursă și plectăm.

Repede am legat totul am gîsit direcția vîntului și la cea dintă, adiere înălțăm sursă și în elementul său.

Amînțirile cele mai frumoase se împletesc din întâmplările jocului cu sursă, deasupra creșterii plin de flori albe, cu ramurile ca aripile porumbelilor, leagăn de basm și visuri, din grădina copilăriei scumpe feteșă.

În sfîrșit, al începem cu descrierea construcției și înălțarea sursă.

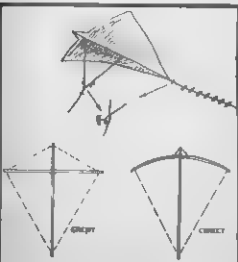


Fig. 1 - Sursă sursă

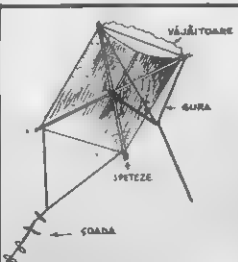


Fig. 2 - Sursă dreptunghiulară

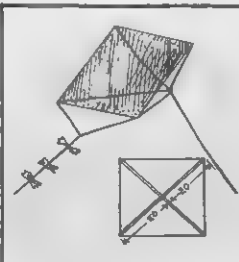


Fig. 3 - Sursă pătrat

SURSĂ SĂGEATA

Cea mai simplă și cunoscută formă de sursă este sursă sursă. Figura 1 indică exact înălțarea lui. Capul sursă trebuie să se găsească foarte aproape de vîrfurile sursă lungi, unde se face înălțarea și cu sursă orientată transversal pe ea. Ambele capete ale sursă transversale sunt legate cu o sursă subțire dirijată spre cașalul extremitate a sursă lungi. Sursă trebuie să fie strînsă, astfel încît sursă dispusă transversal să fie îndoită ca un arc care sursă de la de linia mediană să fie perfect egală.

De la vîrfurile sursă lungi sfîrș în capul sursă pleacă deasupra o sursă subțire spre sursă sursă în formă de arc, dar foarte aproape de sursă lungă.

Sursă cu sursă dispuse cruciș, ale căror capete sunt legate deopotrivă în ambele sensuri, nu se va putea susține în aer la cele mai bune condiții, ca în cazul primei sursă deasupra aripilor nu vor fi suficiente susținute de vînt. La celălalt capăt al sursă se agăță o coadă formată din sursă și buclele mici de hîrtie și răscute și înodate de lungul sursă, pentru a împiedica răsturnarea sursă și deci a-și păstra echilibrul în aer.

Scheletul se îmbracă cu hîrtie. Pentru ambele de răscute normale sursă de proporții mai mari se utilizează hîrtia de anobal. Pentru lîpt se recomandă cota din fîină. Fîina de seacă care se poate găsi mai ușor în vremurile actuale, se amestecă cu apă rece pînă se obține un terci subțire și apoi amestecul continuu, se încălzește pînă ce terciul devine sticlos.

Cea mai bună pensă de lîpt este un bețitor de lemn, avînd ca capăt împrejuriat care se înfășoară o lîpă de pînă lată de 3-5 cm, legată cu o ață sau sursă subțire.

Între sursă sursă și sursă se ață gura sursă, alcătuită din 2 brațe de sursă, a căror origine pleacă din vîrfurile mijlocului sursă lungi a sursă. Ambele capete ale brațelor, care formează gura sursă, sunt introduse în gurile respective pentru fixarea sursă. Cu cît țîra vîntului este mai mare, cu atît mai mic trebuie să fie brațul ce pleacă din vîrfurile sursă lungă.

Sursă este absolut necesar să fie construit simetric, adică proporționat, căci altfel nu își va putea menține echilibrul în zbor. Pas în câmpul, trebuie să aibă ambele părți egal de grele. Atît sursă cît și coada sursă au respectiv tendința de a sfîrș.

Pentru coada sursă, de obicei, se întrebunțează sursă, la care se înodă transversal bețitor de lemn ușor.

SURSĂ DREPTUNGIULARĂ

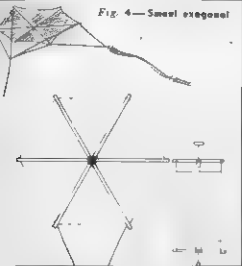
Figura 2 de mai jos ilustrează sursă dreptunghiulară. La acest sursă se aplică prin lîpă sursă pe hîrtie și după uscare este curbat la cap, legîndu-l cu o sursă de cele 2 vîrfuri ale sursă. Peste această sursă se lîpă o hîrtie sfîrș rotund. La timpul sfîrș, această hîrtie vibrează și de aer se va mișca și sfîrșitoare sau rășătoare.

Gura sursă este formată din trei brațe de sursă, din care primele două se leagă de vîrfurile sursă din capul sursă iar al 3-lea braț pleacă de la locul de înălțare al sursă, stînt în centrul suprafeței sursă.

SURSĂ PĂTRAT

În figura 3 se arată cum se face construcția sursă pătrat. Sursă utilizate sunt lungi de 40 cm, late de 8 mm și groase de 4 mm.

Fig. 4 — Smeul exagonal



Se recomandă ca înainte de a fi lipite spetezele, hârtia din care se confecționează învelișul smeiului să fie îndoită la margini, în scopul de a le întări astfel rezistență.

Pentru construirea smeiului se apăsă spetezele în cruciș, fiind fixate la mijloc cu o întințoară și apoi legate cu sfoară subțire.

SMEUL EXAGONAL

În figura 4 se vede smeul exagonal, care se construiește din 3 speteze egale de lungi și anume de câte 60 cm., iar celelalte 2 dimensiuni de câte 5 mm., formându-se o stea, ale cărei speteze se leagă cu o sfoară subțire, iar lucrările dela centru se fixează prin câteva întințoare.

Gura smeiului se compune din câte 2 rânduri de brațe bilaterale adunate, după cum indică chiar desenul respectiv.

Pentru coadă se întrebunțuiește făcu de hârtie legate una de alta, fiecare având la ambele capete margini de speteze ușoare prevăzute cu câte un mel de sfoară sau bețigă de lemn pentru prind sfoarelorle de remorcare. În general, la confecționatul panglicilor de hârtie, pentru cozile smeiului se utilizează hârtia de ambalaj multicoasă. O asemenea coadă are un aspect mult mai frumos și smeul se înalță mai ușor, fiindcă și rezistența pe care o înalță și va fi foarte mică.

SMEUL MONO-CELULAR

În cazul când vom să construim smec, care să se înalțe în condiții mai bune și cu care se pot face diferite experimente, atunci este recomandabil să încercăm talentul pentru construcția unui smeu mono-celular simplu.

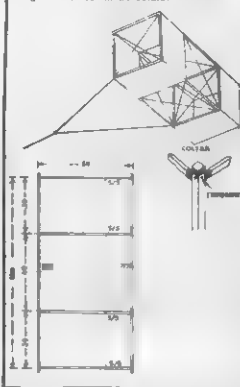
Figura 5 reprezintă un asemenea smeu, cum ar putea fi făcut în mod obișnuit.

- Materialele necesare sunt următoarele:
- a) 4 speteze $7 \times 7 \times 1000$ mm. lung
 - b) 16 speteze $5 \times 5 \times 500$ mm. lung
 - c) câteva întințoare de aproximativ 15 mm. lung. și
 - d) un ghem mic de sfoară subțire de câneșă pentru îmbrăcăminte smeiului.

Mai întâi se procedează la construcția a 2 rame, luându-se pentru fiecare câte 2 speteze lungi și 4 speteze scurte, după cum se indică în figura 5. Apoi, se unește cele 2 rame prin 8 speteze scurte, obținându-se o formă de cutie. Unirea spetezelor lungi cu cele transversale se face prin întințoare, care trec prin cele dinți și sunt înalțate în spetezele transversale, cari sunt mai subțiri.

Scheletul smeiului astfel făcut este îmbrăcat cu o sfoară subțire de câneșă, după cum se arată în figura 5. Smeul va fi

Fig. 5 — Smeul mono-celular



legat cu sfoară în cruciș, pentru ca scheletul lui să devină rigid de tot.

După această operațiune se încearcă la învelișul cu hârtie a ramelor laterale, deasupra și dedesubtul câmpului înelar al smeiului, care întocmai ca o ferestră fără geamuri rămâne descoperit împreună cu capacul și fundul smeiului. La capul mield din spetezele lungi se aplică gura smeiului, după cum se înalță și în alți smeiuri.

La construcția unui asemenea smeu, trebuie să se facă cu foarte multă exactitate, deoarece altfel va lipsi echilibrul necesar sfoarei. Merită să se construiească corect și cu toată precizia pentru că în șor vom putea observa cu

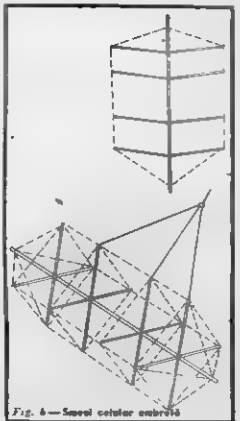


Fig. 6 — Smeul celular umbrit

mândrie, cum smeuul lucrat cu grije se înalță mai ușor decât celelalte smei.

O coadă sau orice alte lucruri nu sunt necesare.

Scheia unui alt tip de construcție a acestui smeu este ilustrată în figura 6.

Scheletul smeiului este format din 4 cruci de speteze dispuse etajat pe o baghetă lungă și foarte rezistentă, în formă de umbră, având marginile constituite din sfoară întinsă la fiecare din capetele spetezelor. Spetezele celor 4 cruci alcătuiesc diagonalele pătratelor, ale căror laturi sunt de sfoară. Aceste speteze trebuie orientate puțin oblice spre înăpoate, pentru a se putea întinde carerile, prin tensiunea produsă de întinșul sfoarei.

Învelișul este asemănător smeiului mono-celular simplu.

Avantajul acestei construcții constă în faptul că greutatea spetezelor este mai redusă, decât la confecția smeiului precedent.

SMEUL CELULAR CU ARIPIPOARE Nr. 1

Din smeiul mono-celular simplu se poate construi, fără prea multă osteneală, un smeu care se ridică mult mai ușor, dacă se aplică lateral câte o aripioară. Un asemenea smeu este reprezentat în figura 7.

Montarea aripioarelor se face pe o baghetă lungă de aproximativ 1500 - 2000 mm., astfel încât spre fiecare latură să iasă în afară câte un capăt de circa 400 - 600 mm. lungime. Dela capetele acestor baghete se întinde câte o sfoară spre colțurile de jos ale cutiei și anume ale celor aliate dedesubtul ferestrei câmpului înelar al smeiului, curbându-se întocmai ca la smeiul săgeată.

Suprafețele rezultate ale ambelor aripioare sunt învelite, cu excepția părții din interiorul celui smeiului. Fiecare aripioară laterală are aspectul unui smeu săgeată. Este necesar să se ia în seamă ca ambele aripioare, în parte, să fie egale de grele și ca suprafețele identice, tar acoperirea lor să fie deopotrivă de întinsă, pentru că astfel aripile nu vor fi umflate de vânt la fel.

Un asemenea smeu construit cu o perfectă precizie și grije va surprinde prin capacitatea lui excepțională de înalțare.

Cu acest tip de smeu s'a răbuit de foarte multe ori să se realizeze adevărate abateri de performanță, în rețeaua de curenti aerieni a norilor „Cumulus”. Atunci, smeuul se înalță aproape la verticală deasupra punctului de ancorare, fără a se smuci tare de sfoară. Începând să sboare

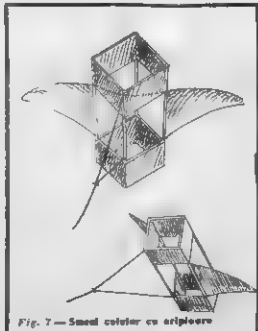
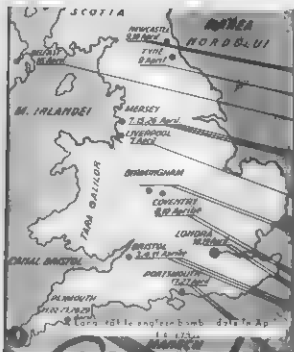


Fig. 7 — Smeul celular cu aripioare



Aviația de vânătoare

RĂZBOIUL aerian asupra teritoriului a atins maximum de dezvoltare pe frontul occidental, inițial prin formidabila ofensivă aeriană asupra Angliei din anul 1941, ulterior prin atacurile engleze asupra teritoriului vestic al Germaniei și prin represaliile aviației germane asupra unor importante centre din Anglia.

Această vastă experiență a arătat că deși alternanța atacurilor de zi și de noapte rămâne regulă, acțiunea de bombardament pe timpul nopții capătă o importanță din ce în ce mai mare, în special în atacurile profunde.

Marea eficacitate a apărării antiaciene și a aviației de vânătoare pe timpul zilei s-a pus în primul rând, cu toate greutățile inerente zborului de noapte, atacurile nocturne, căutându-se astfel o protecție suplimentară în întuneric.

Așa s-a lăsat luna de „Conventrizare” a orașelor engleze

în anul 1941 constituie una din formele cele mai ample ale bombardamentului de noapte. Astfel în cursul celor treiseci de nopți ale lunii Aprilie 1941, au avut loc asupra Angliei douăzeci și trei de atacuri germane de tip „Conventry” executate fiecare cu câte 400 — 500 avioane (Fig. No. 1).

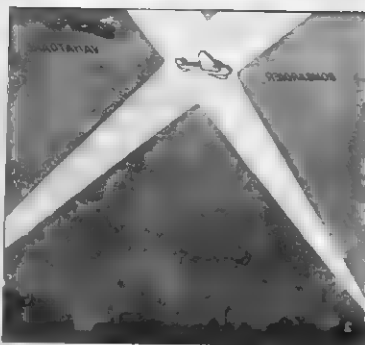
Pentru a pune în încercătură A. C. A. și Vânătoarea, fiecare atac era eșalonat în timp și executat pe grupe de câteva bombardiere venind din puncte și la altitudini diferite. Obiectivele sunt indicate în fig. 1.

Raidurile nocturne executate în ultimul timp asupra unor anumite centre din Vestul Germaniei, cu numeroase avioane quadrimotoare de mare tonaj, se absec de o puternică apărare antiaciennă și de o Vânătoare de noapte bine organizată în adâncime. În cele 25 zile dela 4—29 Aprilie 1942 având loc raidurile engleze ca răspuns la atacurile germane de „Conventrizare”, pierderile bombardierelor au atins o medie zilnică de 11, cecace



Pentru a evita ca bombardierile încărcate cu bombe să nu fie doborâte peste, eră, în procedeu de apărare, folosit pe frontul de vest, s-a constituit în a sfidării în apropierea usilor orașelor o zonă de foc de noapte” alimentată de bateriile de a. c. a. Aviația de vânătoare de noapte își în grupă cu sarcina de a abate pe atacatorii aerieni către acasă, „convenționa”.

Avionul de vânătoare de noapte „Bristol Beaufighter” distrugător



Bombardier inamic prins a tota ca si proiectoarelor si urmasit de vânătoarea noaptea.

de noapte

dă o idee de eficacitatea atinsă de apărarea germană prin Artilerie A. A. și Aviație de Vânătoare de noapte.

Cu toată eficacitatea importantă a A. C. A., aviația de vânătoare de noapte s'a dovedit a fi cel mai periculos adversar al bombardierului de noapte.

Dar pentru a ne da seama de acest aspect al luptei aeriene, trebuie să vedem ce problemă de luptă aeriană are de rezolvat avionul de vânătoare de noapte.

Distingem dela început două cazuri

Avionul inamic este luminat, dela pământ, de către proiectoarele apărării anti-aeriene. (Fig. Nr. 2).

Avionul inamic zboară în întuneric căutând astfel protecția sa sub acoperirea obscurității.

În primul caz, metoda de lucru necesită o mare cantitate de proiectoare pentru a realiza o zonă luminată cât mai mare și a împiedica astfel pe atacator să o ocloască și să se sustragă atacului vânătoare.

Avionul de vânătoare, alarmat la timp, trebuie să se

înălțe cât mai repede la altitudinea bombardierului și să aștepte sosirea inamicului.

Atacul se produce în momentul când avionul inamic este luminat de proiectoare; vânătorul găndu-se în întuneric, atacă prin surpriză, fără să fie văzut de bombardier. De cele mai multe ori doborârea inamicului este sigură.

Această metodă de luptă este puțin economică și în plus are marele inconvenient că elimină surprinderea în zona luminată avioanele inamice sunt alarmate și caută să se sustragă prin manevră, ieșind adesea din zona luminată.

În cazul al doilea, adică în cazul luptei în obscuritate se realizează surprinderea tota asupra adversarului.

Această metodă de luptă presupune însă descoperirea sau detectarea avionului inamic prin procedee speciale apoi călăuzirea vânătorului până la întâlnirea cu inamicul. (Fig. Nr. 3).

Primele încercări și procedee au folosit detectarea inamicului și călăuzirea vânătorului prin mijloace instalate pe pământ, folosindu-se legătura radio pentru comunicarea cu avionul de vânătoare.

Vânătoarea pe întuneric a căpătat o dezvoltare importantă, odată cu adaptarea aparatului electromagnetic de detecție pe bordul avioanelor de vânătoare.

Aparatul folosit ar fi de forma unui post de radio-emisiune, pe unde ultra scurte; aceste unde au proprietatea de a fi reflectate ca și undele sonore și deci pot fi captate din nou de vânător, atunci când întâlnesc o masă metalică cum este aceea a avionului adversar.

Vânătorul detectând astfel bombardierul, urmărește direcțiunea din care vine această specie de radio-ecran și se apropie de obiectiv pe care îl va întâlni undeva pe drumul său, putând duce astfel proiectilele „la domiciliu”.

De aci nu mai este decât un pas în a realiza o sincronizare a ochirei și dării focului armamentului la momentul oportun și prin aceasta vânătorul de noapte auto-ghidat poate deveni cel mai de temut adversar al bombardierului.

Desigur că acest mare progres tehnic este în plină dezvoltare, însă nu toate greutățile au fost eliminate. Este de așteptat ca adversarul să reacționeze și să caute a acoperi ecoul revelator.

Aceste două metode de luptă ale aviației de vânătoare de noapte, expuse foarte sumar, au desigur numeroase variante și mai ales o mare varietate de procedee în spațiul aerian.

Tocmai varietatea acestor procedee ține pe agresorul aerian în cea mai mare tensiune nervoasă.

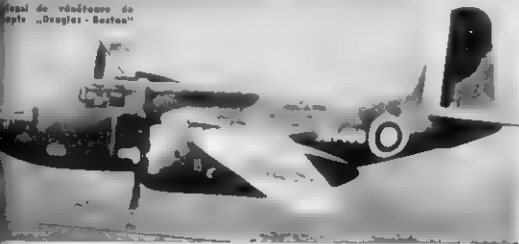
În plus o strânsă colaborare între vânătorul de noapte și artileria anti-aeriană pot crea adesea adevărate „capcane” pentru bombardierii inamici, așa cum se arată în figura Nr. 4.

În această luptă, avionul de vânătoare de noapte s'a specializat, ajungându-se la anumite tipuri cunoscută

— Bristol „Beaufighter”; (Fig. Nr. 5).

— Douglas „Boston” la englezi. (Fig. Nr. 6).

Avion de vânătoare de noapte „Douglas - Boston”





Messerschmidt 110



Avionul de luptă „Boeing Fortress I”.

— Messerschmidt 110 la germani bimotor, adevărat distrugător nocturn cu calități incontestabile. (Fig. Nr. 7)

Cele trei raiduri nocturne asupra centrului Rostok (Aprilie 1942) au costat pe englezi, 130 avioane, doborâte în 3 zile

Forma generală la care pare că a ajuns avionul de vânătoare de noapte modern, denumit de germani „Zerstörer” este aceea a unui bimotor, puternic armat cu tunuri și mitraliere ducând la bord 2—3 oameni și dispunând de aparate perfecționate de detecție electromagnetice

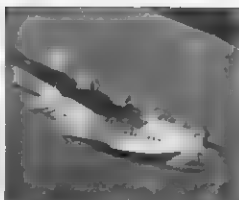
În plus distrugătorul nocturn german M. 110 pare a fi p evăzut cu motoare Diesel Junke'a pentru a elimina interacțiunea magnetourilor asupra detectorilor de bord

Strategia raidurilor nocturne masive, punând în linie în aceeași noapte mai mult de 1000 de avioane asupra aceluias obiectiv, reclamă o execuție cronometrică riguroasă

Pentru a evita ciocnirile între avioane și a asigura o cadență precisă (de exemplu un avion la 10 secunde) s'a recurs la cunoscuta formație „în lanț”.

Pentru a evita cât mai mult A. C. A. inamică, formația de bombardament este constituită în două sau mai multe lanțuri la altitudini diferite, defilând simultan deasupra obiectivului

Această tactică, obsecum rigidă și mecanică, creiază bune condițiuni



Hidroavion de bombardament petromotor

de luptă aviației de vânătoare de noapte, cărora trebuie să le facă fața mitralierele și tunulețele quadripole ale forțărețelor volante. (Fig. 8 și 9)

Față de marile posibilități și de libertatea de acțiune a bombardamentului aerian nocturn reclamând numeroase avioane speciale și un personal foarte calificat, trebuie să stea permanent de veghe, mereu în așteptare

O tactică suplă și manevrieră a aviației de vânătoare de noapte trebuie să caute mereu surprinderea adversarului și distrugerea lui într'un timp extrem de scurt

Succesul acestei arme defensive este bazat mai ales pe o largă colaborare cu A. C. A. cu care se completează formând un sistem de apărare complet

Astfel și în acest domeniu, lupta aeriană este o întrecere între inteligență tehnică și temeritate

La Colonel BUNGESCU ION



Avionul „Condor” Boeing-Wall, petromotor.

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CARAC verificat,
și de GION animat



Cuvântu-acesta cunoscut și căutat,
Mai ales pe aerodrom, când se lasă
cu plouet.
Are înfuleșul clasic, de dublare, dublă
chiar,
Ce când vrei mai nici odată, nu-ți
apare în orar.
Dubarea dela table, salvețoare tot
e, des.

Are un capriciu, viciu, ce e chiar de neînțeles.
Unu spun că acest capriciu deslegarea-o are'n zar
Care e din os și de-are, cum ar fi doar foarte rar.
S'a văzut mână stopăna ca să facă ce vrea ea.
Recomand când ai o mână ce mereu dă dubara
Sa n-o ai să joace table, că dai sigur de balea.



Nu știu dacă filologu cercetând acest
cuvânt
Au făcut vre-o legătură între oameni și
mormânt.

Eu socot, durerea-și are năsfârșitul ei
rivor,
Precum înii spunea busica „în al flocoarei
amor!”
Că-i durere și de-aceea ce te rodea

e ficiu
De ți vine să-ți iei câmpu și te rogi s'o aibă alți.
Bine înțeles ca este căci durerea vrea mână,
Nu-i un „doice farmiente”, ci cu totul altceva.
Cine vrea ca s'o cunoască, vreau să-l doară o mîșee.

ECHIPAJ

Echipaj, cuvântu-acesta de-i privit dela
distanță,

Ar parea în prima clipă, că e fără de
importanță

Căc din punct etimologic, cred că-l
știe și-un copil,
El înseamnă personelu ce servește un
„MOBIL”

Pentru aviește însă, echipajul-i un simbol

Co-e jucat întotdeauna cel mai îndăbăurol.
In adănc cu zări abastere prin furtună sau prin foc,
Intr-o luptă la'nă țime, sau la sol, în orice loc,
Echipajul e frăția care prinde'n legământ,
Pe ceea care zboară, spre victorie, ori mormânt
Vorba este prea săracă, și nu poate să redea
Ceea ce înseamnă o frăție, pentru acelu ce vor lupta.
Echipajul e sudura care face să te trasească
Făcândă negătisă-a Tării, vitejia strămoșească.
E sudura între suflet, om, iubindă și putere,
Că ori cînd în fața morții, n'or să deie'n genunchere.
Echipajul fie-on-care „BOP!”, „I.A.R.”, „BOMBARDAMENT”.
Pretutindeni își trăiește dorul vieții vehement.
Numele sau firmamentul dela șef, bineînțeles.
Este-acel ce-i face falsă cu porecla mai ales.
Despre acestea, însă toate, vom vorbi le timpul lor,
La capitolul „PORECLA”, deci răzdară, Domnilor.



Termen militar ce înseamnă haine de m-
brăcat, vestmente.
Unu spun că echipamentul e compus
din ciaci cunnte.
Zic cuvinte nu obiecte, filadec-i greu
de definit
C'are cam s'er nămi obiectul, ce îl
poarte un trăznit
Un savant a spus odată într'un studiu



de emploare.
Căntre haină și-on există o perfectă confundare.
Dec'ar li să nu m'ou seama și-ași vorbi pe rînd în parte,
Despre cum se mbracă omul, sigur ca eși scrie-a carte.
Țiu să se rație însă, că echipamentul are,
Cu acela care-l poartă, o perfectă asemănare.
Cât privește echipamentul, cel de sbor la-aviator,
Este ceea către care au răvnit de-atîtea ori
Toți elevii de prin școală iară când l-au posedat,
N'au lăsat să treacă-o clipă și cu el s'au și pozat

EFEWER

Cine nu știe sau n'a auzit vre-odată,
C'am ca înseamnă acest termen, într'o
viață abucumotă.

Efemer ar fi de-exemplu, banul, solda
și iubirea.

Efemer e și viața, lacrima și fericirea.
Față de eternitate, toate sigur n'au putere,
Și se născu cu umilită, ca să fie efemere.
Singura ce face excepție din această

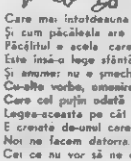


Amorțire,
Și-și sculptează-auru-lea în o piatră nemurire,
Este glorie, e fapta, ce rămâne sfânt iavor
Pentru acei ce au să vie din vîlstarul unui popor.
Gloria, doară aceasta e simbolul nemuririi,
Efemerul e o umbră pe cararea-nfăptuirei.



Nu vorbesc de elefantul pachidermic
tropical,
Nici de elefantul care o dresat ca și
un cal,
Ci de elefantul care se n'tîmbește foarte
ades,
Ori și vede, pe-orice stradă și'n localuri
mai ales.

Elefantul deci se chiamă, o ființă singlătită,
Care mai întotdeauna trebuiește păcălită
Și cum păcăleala are câte-o victimă firește,
Păcălătit e acela care ori și când plătește,
Este însă-o lege sfîntă, specială la poezie,
Și amare: nu e smecher, car să n'aibă câte-un naș.
Cu-alte vorbe, omeneșca se compune din porțanți.
Că cel puțin odată au să fie elefanți.
Lege-aceasta pe căi pare, cu un fond adevărat,
E creștea de-unul care ci s'er fi foarte'ncrecat.
Noi ne facem datoria, anunțîndu-i doar prezența
Cei ce nu vor să ne creadă, rog să-i facă-experiența.



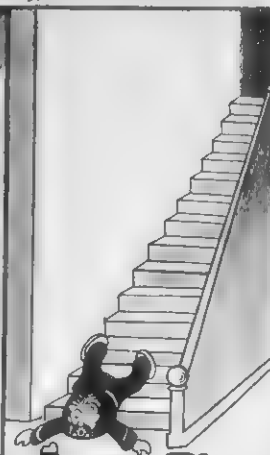
Glume Aerodinamice



Cum se decolează în U.R.S.S...



- De ce i-ai pus parașută ?
- Știi... s-ar putea să cadă din pat!!



Coborâre în picaj...

Informațiuni

Opinionii anglo-americane. Criticul militar englez Liddel Hart scrie în Daily Mail: „Situația pe frontul de Est este întransformată. Optimismul manifestat de Anglia acum câteva săptămâni s'a prăbușit lăsând locul unei imense „decepțiuni. Noii plumburi acoperă din nou cerul aliaților”. Referindu-se la frontul de Est, Times scrie:

„Nu servește la nimic de a ne ascunde „decepțiunea”. Lăcărul ei „New Chronicle” publică, sub semnătura lui „Gummings” următoarele: „Evenimentele dela Est sunt critice. „Contra atacul german — la care nu se aștepta nimeni — a constatat pe „experții militari aliați. La Londra și în Statele-Unite, domnește buimăca „ceala pentru că s'a crezut cu tărie că „lăvăluș-compressor rus nu va putea „fi niciodată oprit...”.

Correspondentul din Moscova al ziarului Daily Mail, Negely Farson insistă în acești termeni:

„Veniu să s'ang pe cititorii mei să „aculo înșafă adevărul: rezervele în „omenii dela Sovietelor nu sunt inepu- „sabile. Mobilizarea totală a Germaniei „— chiar a întregii Europe — a avut „drept urmare de a opune Rusiei un „adversar mai puternic și mai nume- „ros. Milioanele de soldați pe care „Stalin i-a mobilizat nu pot fi reîm- „prospătați în permanență. Pierderile „pe care armatele roșii le-au suferit „— în aceste ultime luni — sunt în- „apăimântătoare”.

Într-o declarație făcută unui reprezen- tant al ziarului Daily Express, ambasadorul sovietic la Washington, Litvinov spune:

„Germania nu poate să fie bătută dacă „Statele-Unite și Anglia nu crează un „front în Europa occidentală”.

În legătură cu activitatea submarinelor germane, japoneze și italiene fostul președinte american Hoover scrie:

„Pentru mobilizăm milioane de sol- „dați, dacă nu avem cu ce să-i trans- „portăm pe principalele teatre de ope- „rațiuni? Pentru să fabricăm atâtea „munizioni dacă nu putem să le tri- „mitem trupelor noastre?”

Cu începere de Luni 3 Mai cr. avioanele societății „Lares” vă transportă în: 45 minute la Galați, 50 minute la Craiova, 70 minute la Sibiu, 90 minute la Iași, 2 ore la Chișinău, 2 ore la Odesa, 2 ore la Cernăuți, 2 ore și 30 minute la Arad.

Folosii cu toată încrederea avioanele LARES pentru transportul de pasageri și mărfuri.

Atragem atenția din nou tuturor persoanelor care ne trimis desene spre pu-

Unirea Română 1 sept. 1941

Abonul Dragoș

La noul în viață de via mult bobnar de razeale
Hog e bobnar în Epistola din Tuzona, în noaptea de 29-30
abon avut luptă în viață peșcă cu Turcii am câștigat câștigător
în ziua de 30 din Camp de la minia am avut draci: Walter am
câștigat mult vișniș și paze nepușă pe frontul Turcesc, am mers
trecut al mii bătăi, depunând multe altele, care sunt de, sau
s'are ca și de bobnar și la Alene bobnar am ei am
rădit din amon potory, mure am, stat bătă în ploie, glo
tele turcesc, bobnar paze cu mure dar mi se paze
ca de via, fi ca paze at apor acap, de de ca
am observat ca e mure bine a mure te tance de
el, ca, mure nemeredy, în paze roșă lui Bobar
al ten-frate în bobar P. Mure



CARTA DE POSTA.



Dr. Alexandru Aronovici
Stana Filaretu
Bucuresti

CONSERVAȚI PENTRU INTERVENȚIUNEA CĂRȚILOR DE POSTA.

1. Cărtile de Poștă cu vârstă particulară în toate literaturile „telegrafice” pot fi păstrate în arhivă.
2. Pe toate cărtile se pune o pecete de la cancelaria „adrese”, sau dintr-o altă rezervă pentru corespondență.
3. Adrese, scrisori și o astfel de scrisori și literatură și pe de poștă completă.
4. Nu se pot pune scrisori „adrese”.
5. Cărtile de Poștă cu poștă românească ca și scrisorile „adrese” trebuie să fie păstrate.

ACUM CA
ȘI ATUNCI!

Rădăm alăturat în facsimil, o carte poștală care reprezintă un strălucit

document al permanenței eroismului românesc.

Și acum, ca și atunci, ostagul român nu-și desminte nici însoșirile de brav luptă și nici eroismul.

Cartea poștală face parte din colecția D-lui Ing. Fl. Dem. Baldivin.

„ARIFI ROMANEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. 56-riador Nr. 9 et. 1 Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rgt. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDRESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituții de Stat și particulare, de aprijin: dela lei 5000, obișnuit: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 300 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografie Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ”, București Str. Sărină, 5-7-9. Immatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Ol. Com. București. — Tipărită în ziua de 10 V-943.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235926/1943 a Direcției Generale P. T. T.

NOTE LITERARE

Pentru cititorii revistei noastre, iubitori și neîndrăgitori, dar îndrăgiți de afară și de îndrăgitori, vom fi bucuroși dacă prin ele, vom lăsa să informăm pe cititorii noștri asupra autărilor literare ale zilei și — pe cât ne va permite spațiul — asupra valorii estetice a acestor scrieri.

Deputat de a socoti aceste note ca un îndrăgitor literar, vom fi bucuroși dacă prin ele, vom lăsa să informăm pe cititorii noștri asupra autărilor literare ale zilei și — pe cât ne va permite spațiul — asupra valorii estetice a acestor scrieri.

* În editura „Secce” domnul Octav Șuliu, cunoscutul critic literar și autorul romanului de aprinde discuții literare „Ambigen”, apărut acum câțiva ani, a făcut să apară romanul „Mănuire”.

Încă nu suntem în posesia lui. După ce îl vom citi, vom reveni amply.

* Editura „Cartea Românească” tipărește și versuri. Lucra rar. De sub teacurile acestei edituri a eșut, într-o elegantă prezentare grafică, volumul de versuri „Văra magilor” semnat de poetul Teodor Scarlat. Această carte rotunjește opera unui poet de hotărât talent.

* La „Cugler”, în seria edițiilor definitive, au apărut romanele domnului Cezar Petrescu: „Baletul mecanic” și „Luceafărul” primul din trilogia „Vieții lui Eminescu” scrisă de acest mare prozator al timpului nostru.

* Domnul Dan Petrușcu, tânărul prozator care îngrădește pagina literară a ziarelui „Vieți” semnează un roman de dragoste: „Cora și dragostea”, apărut în editura „Contemporană”. Noua carte a domnului Petrușcu marchează o etapă în

interesantă în evoluția scrisului domniei sale.

* Domnul C. Coruș, autorul romanului „Crucea de fier” apărut în iarna trecută, a scris o nouă carte intitulată „Foc pe valra așteptărilor”.

În noua domniei sale lucrare, autorul strânge un mănunchiu de reportaje și schițe aviatice, apărute în mare parte, în diferitele reviste de specialitate.

* „Poeme pentru cruceli” se întitulează un elegant volum de versuri semnat de ziaristul Al. Gregorian, care se dovedește a fi și un poet de serioase resurse. Cartea, în întregul ei, constituie un înflăcărat imn adus, cu talent și pricepere, eroismului românesc care se avântă nestăvilit spre Est.

* Doamna Alice Găbrilescu a tipărit în editura „Secce” noul d-sale roman „Secretul profesional”. Cu o organizare tehnică bine pusă la până, cu un subiect amply și cu o desfășurare analitică remarcabilă, noul roman al doamnei Găbrilescu constituie o lectură care destinde și din care putem trage folositoare învățăminte.

* Revista „Bucureștii Literare” care apare sub orânduirea redacțională a poetului Teodor Al. Munteanu, este la ora actuală, cel mai bun săptămânal literar dela noi. Ministerul Propagandei Naționale face, în această revistă, operă întrădăvăr românească. Trebuie spus acest lucru.

* În volumul de traduceri cari au năpădit piața literară de Paști, 86% sunt sau orice nivel literar românesc. Se menția clevate traduceriile domnului Iul. Gîrgea.

* „Poeme de pe front”, volumul de versuri semnat de d. Virgil Carianopol și apărut în editura „Bucur Ciobanul”, se

bucură de un merit succes de critică și literară.

Vremurile buclimante pe care le trăim și lupta ce ducem pentru osigurarea viitorului Patriei și credinței noastre cer tineretului o pregătire hotărâtă, care trebește din vreme luată în considerație. Tineretul tuturor neamurilor la parte cu spiritul viu la efortul colectiv pentru triumful cauzei lor și au osenesteg să se cultive în toate ramurile vieții moderne.

Tineretului român, școlar și universitar, i se înlesnește acum un câmp nou de manifestare, aceluși al aviației, în care înaintașii lui au fărîit nepieritoare exemple de creație și de spirit eroic.

Este vădit faptul că tînărul nostru se ocupă cu mult entuziasm de aviație și sual numeroși cei care se ocupă cu pasiune de aeromodelism și năuiesc spre șorbul fără motor și spre șorbul cu motor sau se înlețnicesc înscudind problemele tehnice ale acestui domeniu.

Pentru o mai bună organizare a acestor preocupări, pentru stimularea spiritului aviativ în rândurile tineretului și mai ales pentru punerea la îndemâna tineretului a mijloacelor materiale și tehnice necesare unei bune dezvoltări, SUBSECRETARIATUL DE STAT AL AERULUI a înființat Comandamentul „TINERETULUI AVIATIC ROMÂN” — T. A. R. — acționând în cadrul activităților Direcției Aviației Comerciale.

T. A. R. este instituția de îndrumare tehnică și educațională aviativă pe tot cuprinsul țării. Ea lucrează în strînsă legătură cu Ministerul Culturii Naționale, astfel că datele serviciile sale se pot obține de către elevii și profesorii care se ocupă de aviație, orice informații în legătură cu aeromodelismul, șorbul fără motor, șorbul cu motor și orice alte chestiuni tehnice și materiale în legătură cu aviația.

Adress Comandamentulul TINERETULUI AVIATIC ROMÂN — T. A. R. — str. Ion Ghica Nr. 5, București, etajul IV



CURIOZITĂȚI

■ **Desen de acum 20.000 ani** Secretariatul Asociației spanole pentru antropologie a descoperit cu ocazia călătoriilor sale de cercetare în regiunea sudului Hesperului la 70 km. de capitală, într-o **peșteră** desene pe sticlă, care datează de aproximativ 20.000 ani. Desenele reprezintă lupi, bivoli, elefanți și reni. Omul, care asfăia se găsește numai în tundre și în Nord, trebuie să fi trăit odată în Spania. S-au făcut căpături în această regiune, căsădu-se în alt sat apropiat desene asemănătoare, la de acum 20.000 ani. Pe baza descoperirilor făcute, Comisariatul general pentru știința arheologică a luat măsurile necesare pentru cercetarea amănunțită a întregii regiuni, până în prezent complet necunoscută științei.

■ **Vitamină B în coră abstricți părăd** Asupra influențării abstricți, părăd prin alimente a făcut cercetări profesorul Luncos, care a constatat că lipsa de vitamină B provoacă abstricția penelor gășilor. Hrana bogată în vitamină B reduce vechile corăuri. Experiențe terapeutice la omeni, care au abstricți din cauza condițiilor alimențare proaste (de pildă în închisoare) au dus la reînălțarea părădului după folosirea preparatelor de drojdie în doze mari.

■ **Un măr preistoric** În Germania de Vest s'a găsit, într'un sat de peia datând din epoca de piatră (acum 5000 de ani) un măr mare carbonifer, cu un diametru de numai 11 mm. Botanicul dr. K. Beresch din Itzenburg a putut conștă că este cel mai vechi măr cunoscut în istoria omenilor. Din încredințarea acestor măr s'au tăiat mărți cu același măr măr s'au tăiat pe pământul Germaniei cele mai vechi măr care au apărut la sfârșitul epocii de piatră. Aceste măr au vârsta de 4000 ani, și s'au găsit deosebit în Suedia.

■ **Se va înălța o linie aeriană Boston - Londra - Moscova?** Se anunță din Lisabona că „Airlines Company” din Washington a cerut dela Comisia pentru aeronautica civilă din Washington permisiunea

pentru înălțarea unei linii aeriene peste Oceanul Atlantic de Nord. Linia va trece prin Boston-Londra-Moscova și alte orașuri din Europa de Nord. Linia are o distanță de 5000 mile, pe care societatea vrea să o parcurgă în 18 ore. Desigur că această este numai o dorință, care nu poate fi, înălțată într'un interval apropiat. Cu toate că acest proiect ar fi realizabil în timp de pace, astăzi însă este imposibil, fapt recunoscut de majoritatea americanilor, mai cu seamă că lipsa de carburanți care se resente prelungind cereră strângerea chiar a traficului aeronautilor existent.

■ **Chimia formează economie și cultură** În istoriile culturale obșnuite, tehnica nu ocupă locuri pe care li merită. Iar chimia este cel mai puțin apreciată. Plecând dela această constatare, R. W. Underhill s'a propus în cartea sa „Chimia formează economia și cultura” să prezinte pe baza unui bogat material însemnătate chimiei—și a tehnicii în genere. El arată că de greșită este afirmația că tehnica a adus desigur oarecare progrese în civilizație dar că n'a avut nici o influență asupra culturii.

■ **Arheologii germani descoperă o celebră biserică din antichitate** Fiind la Institutul arheologic german din Istanbul a terminat săpăturile începute în anul 1939, și descoperirea unei dintr- cele mai celebre biserici ale antichității, Martiriului Sfântei Euphrosina. Este una dintr- cele mai clădirii construite de biserică din secolul al 5-lea, o clădire centrală hexagonală cu un diametru de 20 metri, posedând 14 ferestre binate pătrate din secolul al 9-lea, dintr-o epocă în care nu exista încă un alt fel de pictură la Istanbul. Aceste opere de artă constituie o prețioasă sursă de înțelegere a conștiințelor despre artă bizantină. Tipul hexagonal al acestei biserici este de asemenea o descoperire nouă, căci la Istanbul nu există o altă biserică bizantină cu un astfel de fundament.

■ **Căciuc din tondanele animalelor** Un danez din Nykoebing pe insula Falster face de doi ani experiențe cu scopul obținerii unui căciuc din tondanele animalelor. El a fiert tondanele, le-a tăiat în bucăți mici, le-a colorat, le-a amestecat, le-a presat etc. Însăși a reușit să producă din acest căciuc o mingie care aruncată la pământ sare la înălțimea de 2½ metri.

INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și biblioteci școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofițeri, subofițeri și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 200 începând dela 1 Noiembrie 1942.

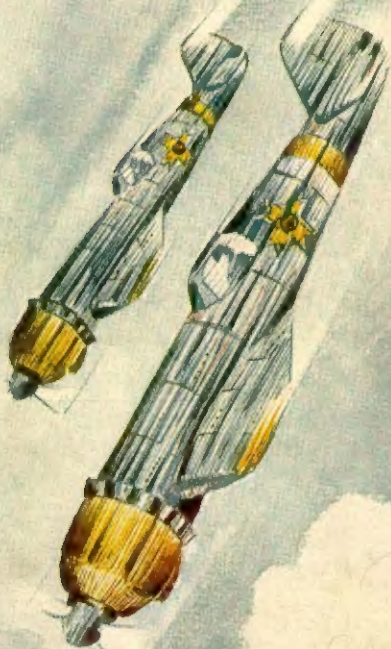
● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 13
● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sălarilor Nr. 9 Et. I București.

● Domnii abonați care au primesc revistă, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei printr-o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechiale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Aripi Românești” până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.



LEI 15

BOFFII IN PICAJ
(desen de S.-H. av. Costin Georgescu)

Costin